Argentan

Le futur Argentan s'appelle *Gabriel Franchere* à son lancement au chantier de l'Oregon Ship Building Co, à Portland (Oregon), en décembre 1943. Un de nos premiers Liberty-ship, puisqu'il est livré juste trois ans plus tard, à Galveston (Texas) à la Compagnie générale transatlantique.

Alors que le navire est en opérations commerciales à Rouen le 10 décembre 1947, le feu se déclare dans une cale contenant du souffre. Rapidement éteint. Mi-septembre 1952, le Liberty traverse l'Atlantique, venant du Chili. Il y a embarqué du minerai de cuivre dans les cinq cales, du minerai de zinc dans les entreponts arrière et du divers dans les entreponts avant. Dans la nuit du 17 au 18, peu après 5 heures, un grand bruit se fait entendre. La machine s'emballe, le bateau vibre, puis plus rien, le troisième mécanicien ayant pu aussitôt fermer la vapeur. Essais. Manifestement, l'hélice a... disparu !

Au petit jour, on fait le point : état des stocks et vivres, distances des ports les plus proches. Contactée, la compagnie décide d'envoyer un autre cargo transat, le San Mateo, prendre en remarque l'Argentan (ce qui évitera les frais de remorqueurs spécialisés).

La "caravane" arrive à Fort-de-France. Le Liberty est conduit au quai des Tournelles. On décharge la cargaison pour alléger le navire avant de le faire entrer en cale sèche. Installation d'une autre hélice, essais en mer. Tout est correct. En revenant à son poste, le cargo, avançant lentement, sans remorqueur à l'arrière, accroche de sa nouvelle hélice une bouée métallique à 80 mètres du quai. La bouée coule. Une fois relevée, on y comptera seize marques de coups de pales... Quant à l'hélice les pointes de pale sont tordues ! Les parties abîmées seront découpées au chalumeau

Avec son hélice rognée et déséquilibrée, l'Argentan reprend son voyage un mois après son arrivée en Martinique, passant d'abord par Port of Spain pour souter. Puis, cap sur La Pallice, **à** sept ou huit nœuds seulement. A nouveau, au milieu de l'Atlantique, une des deux chaudières tombe en panne ! A quatre nœuds maintenant, sur une chaudière, l'Argentan se déroute sur les Açores.

Il réparera pendant dix jours à San Miguel. Trois jours après le départ, trois passagers clandestins, sans papiers, sont découverts ; ils s'étaient installés et vivaient dans une embarcation de sauvetage. Ils resteront un mois et demi à bord, effectuant divers travaux durant le voyage qui n'en continue pas moins (tournée du nord de l'Europe), puis seront ramenés aux Açores à bord d'un attire cargo de la compagnie. Et avant un nouveau départ pour le Pacifique, l'Argentan recevra bien sûr une nouvelle hélice...
Rendu à l'Etat le 9 décembre 1954, il passe à la Société navale Delmas-Vieljeux pour renforcer sa desserte de la côte occidentale d'Afrique vers les ports de la Manche.
En mai 1962, il tombe en avarie de barre à hauteur de Berville, sur la Seine. Il gagne Rouen à la remorque de *l'Abeille 26.*
Durant l'hiver 1967, revenant de Dakar, il doit s'arrêter à Lisbonne pour déposer le deuxième lieutenant gravement malade. Les opérations dans le Tage sont ralenties par le mauvais temps.
Au terme de son dernier voyage, le cargo arrive à Marseille le 24 février 1971.
Rendu à l'Etat, restant désarmé dans la cité phocéenne, il est vendu pour la démolition, qui intervient en juin à Villanueva y Geltru (Espagne).